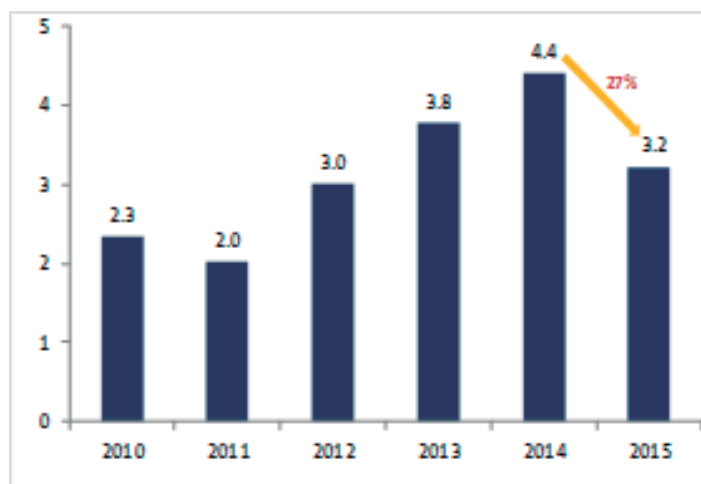


## ¿QUÉ NOS DEPARA EL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN PARA EL 2015?

El pasado mes de julio el Gobierno Nacional puso a consideración del Congreso el proyecto de ley del Presupuesto General de la Nación para el 2015. En este sobresale la disminución prevista en el presupuesto del sector transporte, la cual sería del orden de 11%, y en particular del Invías que alcanzaría aproximadamente 27% (ver gráfica 1).

Gráfica 1. Presupuesto para inversión del Invías



Fuente: Ministerio de Hacienda y Banco de la República. Cálculos propios.

\* El PIB de 2014 y 2015 se calculó con la proyección de crecimiento del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2014.

Según lo establecido en el borrador, el presupuesto del sector pasaría de \$7.4 billones de pesos en 2014 a \$6.6 billones en 2015, producto principalmente de un incremento de los recursos destinados al Ministerio de Transporte y a la Aeronáutica Civil, y de una reducción de la partida del Invías. En efecto, para la primera entidad el proyecto representa un presupuesto dos veces superior a la asignación de 2014, para la segunda un incremento de 28% y para la tercera una reducción de más de \$1 billón de pesos (al pasar de \$4.4 billones a \$3.2 billones). En últimas, esto implicaría el fortalecimiento del Ministerio de Transporte y de la Aeronáutica Civil en detrimento del Invías (ver cuadro 1).

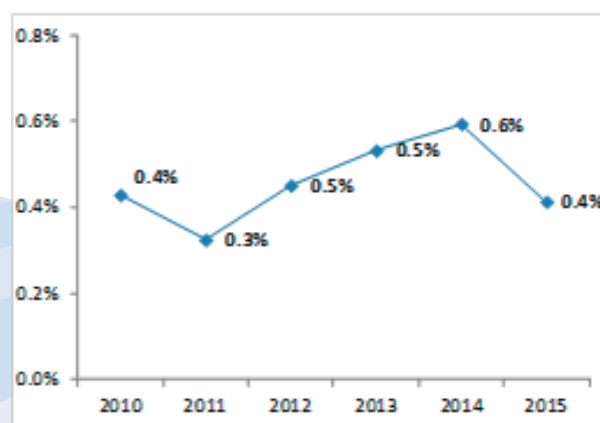
Cuadro 1. Distribución del presupuesto de inversión del sector transporte

Entidad	Presupuesto de inversión (billones de pesos)	Variación frente al presupuesto 2014 (%)	Participación del presupuesto de inversión de cada entidad sobre el total del sector (%)	
			2014	2015
Ministerio de Transporte	\$0.2	102%	2%	5%
<b>Invías</b>	<b>\$4.4</b>	<b>-27%</b>	<b>59%</b>	<b>49%</b>
Aeronáutica Civil	\$0.6	28%	9%	12%
ANI	\$2.2	0%	30%	34%
<b>Total</b>	<b>\$7.4</b>			

Fuente: Ministerio de Hacienda.

El hecho sorprende después de que, acertadamente, la administración Santos decidiera darle prioridad y respaldo a la infraestructura a través de mayores asignaciones de recursos al Invías. Así, tan solo en tres años el Gobierno duplicó el presupuesto de inversión de esta entidad (entre 2011 y 2014 se pasó de \$2 a \$4.4 billones de pesos), con lo cual pasó de representar 0.3% del PIB en 2011 a 0.6% en 2014 (ver gráfica 2).

Gráfica 2. Presupuesto para inversión del Invías como porcentaje del PIB\*



Pese a esto, la partida de inversión contemplada en el presupuesto 2015 para el Invías asciende tan solo a 0.4% del PIB. Sin embargo, la preocupación es aún mayor si se tiene en cuenta la significativa reducción prevista en el proyecto de los recursos destinados a una actividad fundamental para su labor: la preinversión.

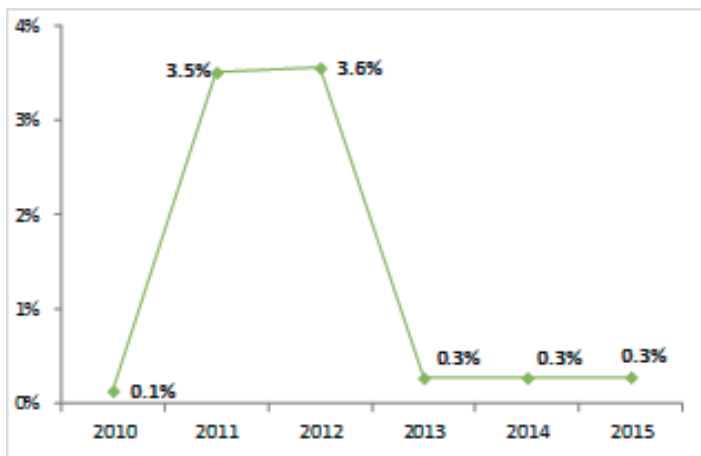
Históricamente, el presupuesto asignado para estudios de preinversión no había superado los \$10.000 millones de pesos anuales (a excepción de 2008, año el cual este rubro ascendió a \$34.000 millones). No obstante, entre 2010 y 2011 la asignación pasó de \$3.086 millones de pesos a \$70.651 millones, es decir, de 0.1% del presupuesto de inversión del Invías a 3.5%; en 2012 este rubro alcanzó los \$106.793 millones de pesos, equivalente a 3.6% del presupuesto de inversión de la entidad.

A pesar de esto y de las grandes necesidades de infraestructura que aún persisten, desde 2013 el monto se ha venido disminuyendo hasta a llegar a 0.3% del presupuesto inversión; en valores alcanza nuevamente niveles de \$10.000 millones de pesos. Para 2015 la asignación presupuestal presenta una caída de 25% en comparación con el monto registrado en 2014, lo que representa un retroceso frente a los importantes avances que el Gobierno había logrado en este frente (ver gráfica 3).



## ¿QUÉ NOS DEPARA EL PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN PARA EL 2015?

Gráfica 3. Presupuesto del Inviás para preinversión como porcentaje del presupuesto total de inversión



Fuente: Ministerio de Hacienda.

En este sentido, si bien es de resaltar el esfuerzo del Gobierno por incrementar el presupuesto de entidades como el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, este no puede hacerse a costa del debilitamiento de una institución que en los últimos años ha sido el motor de la infraestructura de transporte y el gran ejecutor de importantes obras para el país, como lo es el Inviás.

Así mismo, no puede ser excusa para perpetuar el error cometido por el Gobierno de disminuir los recursos para preinversión, ya que esta actividad es la que garantiza que los proyectos que se estructuren sean socialmente rentables, efectivos y sostenibles, y en este sentido, que se dé un gasto eficiente de los recursos públicos.